

25th July 1964] [திரு. சே. ம. அ. மஜீத்]

ஒவ்வொரு பஞ்சாயத்துக்கும் தனியாக வரி வசூல் செய்வதற்கு சிப்பந்திகள் நியமிப்பது என்றால், பஞ்சாயத்துக்களுக்குத்தான் அதிகமான செலவும் சிரமமும் ஏற்படும். ரெவின்யூ டிபார்ட்மெண்டு கீழே வேலை செய்யக்கூடிய பஞ்சாயத்து ஆபீசர்கள் பஞ்சாயத்துக்கள், பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கு ஒத்துழைப்பு கொடுக்கிறார்கள், மிகவும் ஒத்தாசையாக வேலைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன என்பதைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

லாண்டு ரெவின்யூக்கு மேல் ஸர்சார்ஜ் போடுகிற விஷயத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். 100 வரைக்கும் போடலாம், ஆனால் 95 சதவிகிதம் தான் போடுகிறார்கள். அந்தந்தப் பஞ்சாயத்து, யூனியன் இவைகளுடைய தேவையை வைத்து, வரி விதிப்பை மக்கள் தாங்குவார்களா என்பதையும் மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் பார்த்துச் செய்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

MR. SPEAKER: The question is—

“That the Madras Panchayats (Amendment and Miscellaneous Provisions) Bill, 1964 (L.A. Bill No. 21 of 1964) as amended, be passed”.

The motion was put and carried and the Bill, as amended, was passed.

VI. ANNOUNCEMENTS.

(1) THE MADRAS HACKNEY CARRIAGE (AMENDMENT) BILL, 1964.

MR. SPEAKER: I have to announce to the House that the Governor has given his recommendation for the consideration by the Madras Legislative Assembly of the Madras Hackney Carriage (Amendment) Bill, 1964.

V. GOVERNMENT BILLS—cont.

(3) THE MADRAS HACKNEY CARRIAGE (AMENDMENT) BILL, 1964.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Sir, I beg have to introduce the Madras Hackney Carriage (Amendment) Bill, 1964 and move:

“That the Bill be taken into consideration”.

The Government have decided to bring about the gradual abolition of hand-cart pulling in the City of Madras since the problem of hand-cart pulling is getting worse and women and children of tender age are taking increasing part in hand-cart pulling. To achieve this object it has been decided to license all hand-carts and pullers of hand-carts and thereby put into effect a phased programme of gradual abolition. The Madras Hackney Carriage Act, 1911 (Madras Act V of 1911) provides *inter alia* for licensing of hackney-carriages. But the definition of “Hackney-carriage” in sub-section (3) of section 3 of the said Act does not include hand-carts. It is, therefore, proposed to amend that section so as to include within its definition hand-cart also.

[Sri R. Venkataraman]

[25th July 1964]

It is also proposed to amend the Act so as to designate the Deputy Commissioner of Police (Traffic and Licensing) in the City of Madras as the registering and licensing authority under the Act and to provide for an appeal against the orders of the Deputy Commissioner to the Commissioner of Police, Madras.

Section 14 of the Act provides that whoever keeps any hackney-carriage which has not been duly licensed under the Act shall be liable to a fine not exceeding fifty rupees. In actual practice, it is seen that this punishment is inadequate. In spite of prosecutions and fines unlicensed hackney-carriages are often found plying on public roads. It is, therefore, felt that confiscation of unlicensed vehicles may have a deterrent effect on owners of vehicles. For this purpose it is proposed to amend section 14 of the Act providing for confiscation of unlicensed vehicles on conviction by courts for the second or any subsequent offence.

Now, Section 71-M of the Madras City Police Act, 1888 (Madras Act III of 1888) prescribes the maximum laden weight of hand-carts and the minimum age limit for persons driving a hand-cart. It is proposed to omit this section and to insert a new section, namely, section 35-A in Madras Act V of 1911 providing for the above matters.

Section 37 is proposed to be amended so as to impose penalty on drivers for refusal to give way for other vehicles and for refusal to obey reasonable directions of the person hiring the carriage. It is also proposed to amend section 46 so as to provide for the speedy disposal of perishable articles left in hackney carriages and deposited with the police.

Some formal amendments regarding rates of fees, etc., in terms of decimal system of coinage have also been provided in the Bill.

I request, Sir, that the Bill be taken into consideration.

MR. SPEAKER : Motion moved—

“That the Madras Hackney Carriage (Amendment) Bill, 1964 be taken into consideration.”

* திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நம்முடைய தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் இந்தத் தமிழ் நாடு வாடகை வண்டி குறித்த மசோதாவை எங்களுடைய கட்சி சார்பிலே நாங்கள் ஆதரிக்கிறோம் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். ஆனால், ஆதரிக்கிறோம் என்று சொல்லுகிற நேரத்தில், இன்றைக்குக் கொண்டுவந்திருக்கிற இந்த மசோதா பெரிய அளவுக்கு வரவேற்கப்படவேண்டிய ஒன்று என்றே, அல்லது இந்த மசோதாவில் குறிப்பிட்ட மூல நோக்கத்தை நல்ல வகையில் இந்த மசோதா நிறைவேற்றும் என்றே என்னால் நிச்சயமாக சொல்ல முடியாது.

சென்னை மாநகரத்தில் ரொம்பவும் மனதை உருக்கும்படியாகவும், எல்லோரும் வருத்தப்படும்படியாகவும், மனிதாபிமான மற்ற ஒரு பிரச்சினையாக இருக்கிற கைவண்டி இழுக்கும் பிரச்சினை

25th July 1964] [திரு. கே. ஏ. மதியழகன்]

ஒழிந்துவிடவேண்டும், அந்த முறை இருக்கக்கூடாது என்பதில் இரண்டு விதமான அபிப்பிராயம் யாருக்கும் கிடையாது. இதை ஒரு “பேஸ்டு ப்ரோகிராமாக” செய்து படிப்படியாக ஒழித்து விடுவோம், அதனுடைய அடிப்படை அம்சமாகத்தான் இந்த மசோதா இங்கு வந்திருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். துறைமுகப் பகுதியிலும், மவுண்டு ரோடு முதலிய பகுதிகளிலும் குழந்தைகளும், தாய்மார்களும், பாட்டாளிகளும், கைவண்டிகளை இழுத்துச் செல்லும் காட்சியைக் காணலாம். இதை ஒழித்துவிட வேண்டும், படிப்படியாக ஒழித்துவிட வேண்டும் என்பதிலே, அவ்வளவு பெரிது என்று கருதுகிற மூல நோக்கத்தை, அந்த எண்ணத்தை, இந்த மசோதா முழுவதும் நிறைவேற்றுகிறதா என்பதை என்னால் சொல்ல முடியவில்லை. போக்குவரத்திற்குப் பரிகாரம் வேண்டும், வேறு காரியங்களுக்கு பரிகாரம் வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லுகிறார்கள். படிப்படியாக ஒழித்துவிடுவோம் என்று சொன்னால், இப்பொழுது பல பேர்கள் லைசென்ஸ் வாங்கமுடியவில்லை, அவர்களுக்கு அபராதம் விதித்தால் சரியாகிவிடும் என்று அப்படி அவர்கள் நினைத்த மாதிரி செய்தால் இந்த நோக்கத்தை நிறைவேற்றமுடியுமா என்பது எனக்குச் சந்தேகமாக இருக்கிறது. ஏன் நான் இதைக் குறிப்பிடுகிறேன் என்றால், இப்படிப்பட்ட கைவண்டிகளுக்கு ரூ. 50 அபராதம் போடுவதால் மட்டும் இந்தப் பிரச்சினையை ஒழித்துவிடலாம் என்று சொல்லுவதற்கில்லை. இந்த மசோதாவில் ஒரு தடவைக்கு மேல் இப்படிப்பட்ட குற்றங்களைப் புரிகிறவர்களின் வண்டிகள் பறிமுதல் செய்யப்படுமென்று போடப்பட்டிருக்கிறது. அப்படிச் செய்வதினாலும் இந்த மாதிரி காரியங்கள் குறை யுமென்று நான் எதிர்பார்க்க முடியாது. கைவண்டிகளை அடியோடு ஒழிக்கவேண்டுமென்ற மனிதாபிமானப் பிரச்சினையைத்தான் நாம் கவனிக்கவேண்டும். இவ்வளவு பாரம் தான் இருக்கவேண்டும், இவ்வளவு உயரத்திற்குமேல் இருக்கக் கூடாது, பெண்கள் இழுக்கக்கூடாது, குழந்தைகள் இழுக்கக்கூடாது என்று போடுவதெல்லாம் மூலப் பிரச்சினைக்கு ஒரு நிலையான பரிகாரம் தேடாமல் ஏதோ அவ்வப்போது வருகிற பிரச்சினைகளுக்கு அவ்வப்போது நடவடிக்கை எடுப்பது போலத்தான் இருக்கும். இந்த மசோதா வானது ஏற்கெனவே இருந்த 1911-ஆம் வருடத்திய மசோதாவை விட ஒரு நல்ல முன்னேற்றம் தான் என்றாலும், ஒரு பக்கம் விதிகளைப்போட்டு போலீஸ் டெபுடி கமிஷனருக்கு அதிகாரம் கொடுக்கப்படுகிறது. ஒரு பக்கம் கைவண்டிகளுக்கு லைசென்ஸ் வாங்க வேண்டுமென்று சொல்கிறோம். இன்னொரு பக்கத்தில் லைசென்ஸ் இல்லாத வண்டிகளும் ஏராளமாக இருக்கின்றன. ரூ. 50 அபராதம் போடுவதினால் இது “டெட்டரண்ட்” ஆக இருக்குமென்று சொல்கிறார்கள். அடிப்படைப் பிரச்சினைக்குப் பரிகாரமென்ன என்று பார்க்கவேண்டும். இந்த மசோதாப்படி ரூ. 50 அபராதம் போட்டாலும் சரி, அல்லது கைவண்டியோ அல்லது ரிக்ஷாவையோ பறிமுதல் செய்தாலும் சரி, என்ன நடக்கப்போகிறது? மேலும், லஞ்ச ஊழல்கள் மலிந்து வேறு விதமான தவறுகள் ஏற்படப் போகின்றன. இதனால் மாற்றம் ஏற்படுமென்று சொல்லமுடியாது. இவ்வளவு பாரம் இருக்கவேண்டும், 18 வயதுக்குட்பட்ட

[திரு. கே. ஏ. மதியழகன்] [25th July 1964]

குழந்தைகள் இழுக்கக்கூடாது என்று போட்டிருப்பது நல்லது தான். குறிப்பாக புதுப் பிரிவாகக் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கும் 35-ஏ பிரிவை நான் பாராட்டுகிறேன். அதன்படி 18 வயதுக்குக் குறைவாக இருப்பவர்கள் வண்டியிழுத்தாலும் சரி, அவர்களை நியமித்த மற்றவர்கள் காரணகஸ்தர்களாக இருந்தாலும் சரி, அவர்களுக்கும் தண்டனை கொடுக்கப்படுமென்று செரல்லியிருப்பது வரவேற்கத்தக்கது.

“ . . . any person employing him or in any way responsible for or abetting such a contravention or employment shall be punishable with imprisonment for a term which may extend to one month or with fine . . . ”

என்று போட்டிருக்கிறது. நமது தொழில் அமைச்சரவர்கள் பல மேலை நாடுகளுக்குச் சென்று வந்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு இந்தப் பிரச்சினை நன்றாகத் தெரியும். துறைமுகத்தில் எப்படி எப்படி வேலை செய்கிறார்கள் என்பது தெரியும். இவற்றை யெல்லாம் ஒரேயடியாக ஒழித்து “அபாலிஷன் ஆப் ஹாண்ட் கார்ட்ஸ் மசோதா” என்று கொண்டு வரவேண்டும். துறைமுகத்திற்குப் பக்கத்திலே 100 வண்டிகள் இருக்கிறதென்றால், லைசென்ஸ் இல்லாத வண்டிகளும் ஏராளமாக இருக்கின்றன. நான்கு லைசென்ஸ் வண்டிகள் இருக்கிறதென்றால், ஆறு லைசென்ஸ் வாங்காத வண்டிகளும் இருக்கின்றன. அதன் மூலமாக ஏராளமான லாபம் சம்பாதிக்கிறார்கள். போலீஸ் இலாகாவை நான் தவறாகச் சொல்கிறேன் என்று யாரும் நினைக்கக்கூடாது. இப்படி வண்டிகளைப் பறிமுதல் செய்யலாம் என்று அதிகாரம் கொடுத்திருப்பதானது துஷ்பிரயோகம் செய்யப்பட்டு நாளடைவில் லஞ்ச ஊழல்களுக்கு இடங்கொடுக்குமென்று நினைக்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்த வண்டியிழுக்கின்றவர்களெல்லாம் ஏழை எளியவர்கள். அப்படிப் பரிதாபத்திற்குரிய பாட்டாளி மக்களை இப்படிச் செய்வதன் மூலமாக போலீஸ்காரர்களிடம் ஒப்படைப்பதாக இருக்குமோ என்ற அச்சம் கூட எனக்கு ஏற்படுகிறது. கனம் உள்துறை அமைச்சர் அவர்கள் இப்படிப்பட்ட ஏழை மக்களுக்குப் பாதுகாப்புக் கொடுக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறார்கள். 37-வது பிரிவிலே கீழ்க் கண்டவாறு போட்டிருக்கிறார்கள்.

“(n) refuses or neglects to give way, if he conveniently can, to any other vehicle;

(o) refuses to obey the reasonable directions of any person hiring his carriage”.

பார்ப்பதற்கு அழகாகவும் கவர்ச்சிகரமாகவும் இருக்கிறதே தவிர, இம்மாதிரியான காரியங்களிலே டாக்ஸிகாரர்கள்; ரிக்ஷாகாரர்கள்; கைவண்டிக்காரர்கள் இவர்களை எப்படிச் கட்டுப்படுத்த முடியுமென்று தெரியவில்லை. இப்பொழுது பல விபத்துக்கள் ஏற்படுவதை நாம் பார்க்கிறோம். இந்தக் கைவண்டி இழுக்கும் பாட்டாளிகளின் வியர்வைக் காட்சியைப் பார்த்தால் அவர்களுடைய பரிதாப நிலை தான் நம் மனக்கண் முன் தோன்றுகிறது. இப்படிப் போடுவதினால் போலீஸ்காரர்கள் அவர்களை மிரட்டுவதற்கு

25th July 1964] [திரு. கே. ஏ. மதியழகன்]

உபயோகமாக இருக்கும். அத்துமீறிய வகையில் அதிகாரிகள் நடப்பதற்கு இது ஒரு வாய்ப்பாக இருக்குமோ என்று நான் அஞ்சுகிறேன். அதே பிரிவில்,

“refuses to obey the reasonable directions of any person hiring his carriage” என்று போட்டிருக்கிறது. “ரிசனபிள் டைரக்ஷன்ஸ்” என்று போட்டிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் எப்படி நிர்ணயம் செய்யப் போகிறார்களென்று தெரியவில்லை. நமது அமச்சரவர்கள் பல வெளிநாடுகளுக்குச் சென்றிப்பதால், டிராக்டர் போன்ற வாகனங்களை சாமான்கள் ஏற்றிச் செல்வதற்குப் பயனுள்ள வகையில் ஒரு ஏற்பாட்டைச் செய்யலாம். வேறு வகையில் வாழ்முக்கை நடத்த வசதியில்லாதவர்கள் தான் இவ்வளவு கடும் உழைப்பிலே ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். “ரிசனபிள் டைரக்ஷன்ஸ்” என்று போட்டிருப்பதனால் அதற்குச் சரியான வியாக்யானம் சொல்ல முடியாது.

MR. SPEAKER: The hon. Member has already taken much time.

SRI K. A. MATHIALAGAN: I may be given another five minutes since this is an important Bill.

கனம் சபாநாயகர் : கனம் அங்கத்தினர் போலீஸ்காரர்கள் மீது நம்பிக்கையில்லையென்றுதான் திரும்பத் திரும்பச் சொல்கிறார்களே தவிர, மசோதாவில் உள்ள முக்கியமான விஷயங்களைப்பற்றிச் சொல்லவில்லை.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : இம்மாதிரியான நிலைகள் இருக்கின்றன என்பதைத்தான் நான் சுட்டிக்காட்டுகிறேன். மேலும், டெபுடி கமிஷனர் அவர்களுக்கு மாஜிஸ்ட்ரேட் அதிகாரம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சில தினங்களுக்கு முன் உந்துறை அமைச்சரவர்கள் தெரிவித்தார்கள். இந்த நிலையில் இந்த மசோதாவில் உள்ள விதிகளை அமல் நடத்தும்பொழுது சாதாரண ஏழை மக்களுக்கு ஒருவிதக் கெடுதியும் ஏற்படக்கூடாது.

இந்த மசோதாவை உண்மையிலேயே நாங்கள் எல்லோரும் வரவேற்கிறோம். பழைய நிலையிலிருந்து இந்த அளவுக்காவது வந்திருக்கிறோமே என்று நினைக்கிறோம். மேலும், நவீன முறைகளைப் புகுத்த ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்னும் முற்போக்கான மசோதாக்களை இந்த மன்றம் நிறைவேற்ற வேண்டும். அதன் மூலம் நாம் பெருமைப்படவேண்டும். ஏழை பாட்டாளி மக்கள் நிம்மதியாக வாழமுடியும் என்ற ஒரு சூழ்நிலையை இந்த மன்றம் ஏற்படுத்தவேண்டும். ஆகையால் இம்மாதிரி முன்னேற்றகரமான பாதைகளில் செல்வதிலே எங்களுக்கு உற்சாகமிருக்கிறது என்பதைக் கூறிக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

[25th July 1964]

திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : கனம் அவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு வாடகை வண்டி திருத்த மசோதா கனம் தொழில் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. இந்த மசோதாவினுடைய நோக்கம் வரவேற்கப்பட வேண்டிய ஒன்று. சென்னை மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரையில் கைவண்டி இழுப்போர், ரிக்ஷாக்கள், சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் இழுப்போர் இவர்களின் எண்ணிக்கையை மெல்ல மெல்லக் குறைக்கவேண்டுமென்ற நோக்கத்தின் அடிப்படையில் இந்த மசோதா திருத்தப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அவ்வாறு மெல்ல மெல்லக் குறைத்து இதிலே ஈடுபடுகிற ஏழை எளியவர்களை வேறு புதிய பணிகளிலே ஈடுபடுத்துவதற்கான வாய்ப்புகளை அரசினர் ஏற்படுத்தித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவ்வாறு உழைப்பதற்கேற்ற நல்ல தொழில்கள் கிடைக்காத காரணத்தினால் தான் இப்படிப்பட்ட ஏழை எளியவர்கள் தங்களுடைய கையினால் பெரும் பாரத்தை இழுத்துச் செல்ல வேண்டிய கட்டத்திற்கு ஆளாகியிருக்கிறார்கள். மேலும், கைவண்டிகள், சாதாரண ரிக்ஷாக்கள் ஆகியவைகளைச் செய்கின்ற பணிகளையும் குறைந்த செலவில் செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்தல் வேண்டும். மற்ற முறைகளையும் கொண்டுவருவதற்கு ஏற்பாடு செய்தால் நலமாக இருக்கும். சென்னை நகரத்தின் பல பகுதிகளில் குறுகிய சந்து பொந்துக்களும், தெருக்களும் இருக்கின்றன. அந்தத் தெருக்களில் நோய்வாய்ப்பட்டவர்களையும், பெண்களையும் கொண்டுசெல்வதற்கு எத்தகைய வசதிகள் ஏற்படுத்தித் தரலாம் என்பதைப் பற்றி அரசினர் சிந்திக்கவேண்டும். சென்னையில் இருக்கின்ற சாலைகள் அத்தனையும் மிகப் பெரிய சாலைகள் அல்ல. பல சந்து பொந்துகள் இருப்பதால் ரிக்ஷாக்களும், கைவண்டிகளும் பயன்படுகின்றன. மேலும் சாமான்களைக் குறைந்த செலவில் எடுத்துச் செல்வதற்கு இக் கைவண்டிகள் மிகவும் உபயோகமாக இருக்கின்றன. இக் கைவண்டிகளை மாற்றி லாரிகளை வைப்பதன் மூலமாக சிறிய சந்துகளுக்கு குடிசாமான்களை எடுத்துச் செல்லும் வகையிலே அமைக்க முடியுமா என்பதை ஆலோசிக்க வேண்டும். இந்த முறையை மாற்றுவதற்கு சிறிய சிறிய வான்களை வைத்து குறுகிய சந்துகளிலே சாமான்களையும், மற்ற நோய்வாய்ப்பட்டவர்களையும், பெண்களையும் கொண்டுபோவதற்கு ஏற்பாடு செய்தபிறகு இவற்றை அடியோடு அகற்றுவதற்கு முயலலாம். மேலும், நாளுக்கு நாள் போக்குவரத்து அதிகரிக்கும் சென்னை மாநகரில் இத்தகைய மெல்ல மெல்ல செல்லக்கூடிய வண்டிகளை நீக்கினால் நலமாக இருக்கும் என்ற கருத்து பலராலும் ஒப்புக்கொள்ளப்படுகிறது. இதிலே லைசென்ஸ் பெறாதவர்கள் ரூ. 50 அபராதம் விதிக்கப்படுவார்கள் என்றும் அடுத்தடுத்து ஒரே குற்றத்தைத் தொடர்ந்து செய்பவர்களின் வண்டிகள் கைப்பற்றப்படுமென்றும் இந்த மசோதாவினாலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. சாதாரணமாக தெரியாதவர்கள் அறியாதவர்கள் ரிக்ஷா, கைவண்டி இழுக்க வருகிறார்கள். ஆகவே அவர்களுக்கு முதன் முறையில் எச்சரிக்கை நோட்டீஸ் கொடுத்து, அதன் பிறகும் அவர்கள் வாங்காமல் இருந்தால் அடுத்த கட்டத்தில் அபராதம் போடுவதும், அதன் பிறகு அடுத்த கட்டத்தில் கைப்பற்றுவதும் நடை

25th July 1964] [திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்]

முறைக்கு உகந்ததாக இருக்கும் என்று எண்ணுகிறேன். இந்த மசோதாவின் நோக்கம் மிக நல்லதாக இருக்கிறது. மெல்ல மெல்ல கைவண்டிகளை அகற்ற நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று வற்புறுத்திக்கொண்டு இந்த மசோதாவை ஆதரித்து உரையை முடிக்கிறேன்.

திரு. வை. சங்கரன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தத் திருத்த மசோதாவின் ஷாத்துக்களை வரவேற்கிறேன். கையால் இழுக்கப்படும் வண்டிகளுக்கு லைசென்ஸ் வாங்க வேண்டும் என்று விதிக்கப்படுகிறது. ஒருவர் லைசென்ஸ் இல்லாத வாகனம் வைத்திருந்தால் அதை பரமீட் பண்ண அதிகாரம் கொடுக்கிறது. கையால் இழுக்கப்படும் வண்டிகள் மெல்ல மெல்ல அகற்றப்பட வேண்டும் என்பது மிக நல்ல ஆபீஸ்க்ட். இது மொபைலுக்கும் விஸ்தரிக்கப்படலாம் என்ற அதிகாரம் இருந்தபோதிலும் அதைப்பற்றி சர்க்கார் யோசனை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் அது எவ்வளவு அவசரமானது என்றாலும்கூட அவைகளை அடியோடு அகற்றி விட்டால் மதுரை போன்ற நகரங்களில் ஓர் அளவு கஷ்டங்கள் இருக்கலாம். ஆகவே, மொபைல் நகரங்களில் இதை அமுல் நடத்த நினைக்கும்போது அதில் இருக்கக்கூடிய கஷ்டங்களையும் மனதில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். சென்னையில் இருப்பது போல அங்கே இரண்டு மூன்று பேர்கள் சேர்ந்து ஒருவர் இழுக்க இரண்டு பேர் தள்ள அப்படிப்பட்ட நிலைமை மதுரை போன்ற நகரங்களில் மாட்டுக்குப் பதிலாக மனிதர்கள் இழுக்கும் காட்சி கிடையாது. ஒருவர் இழுத்துச் செல்லும் சிறிய வண்டிகள்தான் பார்க்கலாம். அதோடு உடல் உழைப்பும் பூரணமாகக் கூடாது என்று சொல்லுவதும் சரியல்ல. அதைப் பூரணமாக ஒத்துக் கொள்ளவேண்டுமா என்பதைப் பற்றியும் யோசிக்க வேண்டும். ஒருவர் இழுக்கக்கூடிய வண்டிக்கு ஒன்று அல்லது இரண்டு மாட்டை வைத்து ஒட்டுவது நடைமுறையில் கஷ்டமானது. அவன் தன்னையும் காப்பாற்றிக்கொண்டு, அந்த மாடுகளையும் காப்பாற்றி ஆக வேண்டும். ஆகவே ஒரு சில மொபைல் நகரங்களில் கைவண்டி அத்தியாவசியமாக இருக்கலாம். அதையும் மனதில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு முடிக்கிறேன்.

திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன் சார். லைசென்ஸ் கட்டணம் பெற வேண்டும் என்ற குறிப்பிலே பொம்புலேடர்கூட சேர்க்கப்பட்டு இருக்கிறது. அது குழந்தைகளுக்கு என்று விட்டில் வைத்திருக்கக்கூடியது. ஆகவே அதற்கும் பணம் செலுத்தி லைசென்ஸ் வாங்க வேண்டுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

* கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவுக்கு ஆதரவு கொடுத்ததற்கு கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்தக் கைவண்டிகளை உடனடியாக நாம் ரத்து செய்து விட முடியாது. ஏன் என்றால் இப்பொழுது நிறைய கைவண்டிகள்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [25th July 1964]

இழுக்கிறவர்கள் இருக்கிறார்கள். திடீர் என்று கைவண்டிகளை ரத்து செய்தால் அவ்வளவு பேர்களுக்கும் மாற்று வேலை தேடிக் கொடுப்பது கஷ்டமாக இருக்கும். ஆகவே படிப்படியாகக் குறைத்தால்தான் நலமாக இருக்கும். முக்கியமாக ஹார்பர் போன்ற பகுதிகளிலும், வியாபார ஸ்தலங்களிலும் அதிகமாக இந்த வேலையைச் செய்கிறவர்கள் இருக்கிறார்கள். ஆகவேதான் இதைக் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக குறைத்தால் அவர்களுக்கு அங்கங்கே வேலை கிடைப்பது சுலபமாக இருக்கும். அதனால்தான் இதைப் படிப்படியாகக் குறைக்க வேண்டும் என்று சொல்லுகிறோம்.

அடுத்து, இதில் ஏதோ தவறுகள் ஏற்பட்டு மறுபடியும் போலீஸார் தொல்லை ஏற்படும் என்று சொன்னார்கள். சட்டம் என்றால் அதை நிர்வாகம் செய்ய யாருக்காவது அதிகாரம் கொடுக்கப்பட வேண்டும். அப்படி இதிலே அதிகாரம் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. ஏதாவது இப்படி அதிகாரம் கொடுத்தாலே தவறுகள் ஏற்பட்டுவிடும் என்று சொன்னால் எந்த சட்டமுமே நிறைவேற முடியாது. General presumption ஒவ்வொரு அதிகாரியும் நியாமமாக நடப்பார் என்பதுதான். ஆனால் திரு. மதியழக னுடைய General presumption அதிகாரிகள் எல்லாம் தப்பேதான் பண்ணுவார்கள் என்பது

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : அம்மாதிரி நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் தவறு வரும் என்று நினைக்க ஏது இருக்கிறது என்பதைத் தான் சுட்டிக்காட்டினேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : ஆகவே சரியான முறையில் இது அமுல் நடத்தப்படும் என்று கூறிக்கொள்ளுகிறேன். பெரம்புலேடர் சம்பந்தமாக அது பழைய சட்டத்திலே இருக்கிறது, வசூல் செய்யப்படுகிறது என்று எனக்குத் தெரிகிறது.

MR. SPEAKER : The question is—

‘That the Madras Hackney Carriage (Amendment) Bill, 1964 be taken into consideration.’

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clauses 2 to 20 were put and carried.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were put and carried.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, I move—

‘That the Madras Hackney Carriage (Amendment) Bill, 1964 be passed.’

The motion was put and carried and the Bill was passed.